question is very important, whether, as a matter of fact, the House and the country at large would advocate the real control to be in the hands of Government with the participation of shareholders including those who are already in the business. That is a matter on which Government would be grateful for advice.

MR. K. A. MOHAMED : ഇതു് ഒരു കമ്പനി ആക്കണമെന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ ഏതോ പ്രത്യേക ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടി കമ്പനിയിൽ ഷെയർ എടുക്കുവാനും വണ്ടി എടുക്കുവാനും വേണ്ടിയാണോ എന്നു ചില൪ സംശയിക്കുന്നതായി എനിക്കു തോന്നുന്നു. എനിക്കു് അങ്ങനെയുള്ള യാതൊരു ഉദ്ദേശവുമില്ലെന്നതന്നെയല്ല അങ്ങനെ ഉദ്ദേശമുള്ള മെമ്പറന്മാരെ ഞാൻ എതുക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഞാൻ പറയുന്നതു് ഒരു ബിസിനസ് പോയിന്റ് ഓഫ് വ്യൂവിൽ ആണു്. വ്യവസായമെന്ന രീതിയിൽ ശരിയായി നടത്തണമെങ്കിൽ അതു ഗവണ്മെൻറ് മെഷീനറിയെക്കൊണ്ടു് സാദ്ധ്യമല്ലെന്നു് അനുഭവം തെളിയിക്കുന്നു.

MR. K. R. NARAYANAN : വ്യവസായങ്ങൾ "നാഷണലൈസ്" ചെയ്ത ഗവണ്മെൻറുകളെല്ലാം അങ്ങനെ ആണോ?

MR. K. A. MOHAMED : ഏതു ഗവണ്മെൻറാണു് "നാഷണലൈസ്" ചെയ്തതു്, ഏതാണു് അഭിവൃദ്ധിപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതു്...

The House adjourned for lunch at 1 P. M. and re-assembled at 2 P. M.

MEMBERS SWORN.

Rajyasevapravina Dr. K. L. Moudgil, Director of Research, took the oath and signed the Rolls.

MR. K. A. MAHOMED : സർ, ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ ഭരണത്തിൽ കാര്യക്ഷമത ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നതിനെപ്പറ്റിയാണു് ഞാൻ ഇവിടെ പറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്. ഇതു ഒരു കമ്പനിയുമായി ഘടിപ്പിച്ചു മുമ്പോട്ടു കൊണ്ടുപോയാൽ നന്നായിരിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ ഈ സഭയുടെ ആലോചനയ്ക്കു കൊണ്ടുവന്നു എന്നല്ലാതെ ഒരു കമ്പനി നടത്തണമെന്നു എനിക്കു നിർബന്ധമില്ല. എന്നാൽ ഇതു് ഒരു കമ്പനി ആക്കുന്നപക്ഷം അതു വളരെ വിഷമമുള്ള പ്രശ്നമായിരിക്കുമെന്നു് എന്റെ പല സ്നേഹിതന്മാർക്കും ആശങ്കയുണ്ടു്.

MR. T. K. NARAYANA PILLAI: ഈ രാജ്യത്തിൽ കമ്പനികൾ എന്നു വന്നിട്ടുള്ളവയുടെ അധികാരം അധികവും വിദേശികൾക്കായിരിക്കുന്നില്ലേ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

PRESIDENT: During lunch time a certain number of honourable members met me and stated that they were very anxious to know if Government had either tentatively or otherwise made up their minds to start any company as they wanted to know exactly what the policy of Government was before they made up their minds to discuss the question fully here. I told them definitely, that Government had stated on the floor of the House more than once that Government consider the transport as a primal necessity. Although Government realise that Government management may in certain cases be not as efficient or profitable as private management and may not give the same initiative or stimulus for periodical improvements and so forth, nevertheless, certain things like the hydro-electric power, like transport, should be essentially controlled by the State. I have already stated that more than once on the floor of the House. However, it is held very strongly by a section of the people that the transport should have both private and Government personnel on it. It is a matter on which Government have not made up their minds at all. Their minds are open on the subject. But, if the Government leans on any side it is on the side of having complete Government control and management. But honourable members who wish to express their opinion may do so unaffected or uninfluenced by the Government's point of view. But I think it best to indicate the Government's point of view.

MR. K. A. MAHOMED: എന്നാൽ ഉദ്ദേശിച്ച കമ്പനി ഇങ്ങനെയുള്ള ഒരു വിദേശ കമ്പനിയല്ല. വിദേശികളുടെ കൈകടത്തൽമൂലം കമ്പനി എന്നപറഞ്ഞാൽ നാം ഭയപ്പെട്ടുതുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. പക്ഷേ തിരുവിതാംകൂർ മൂലധനവും തിരുവിതാംകൂറുകാരുടെ ഭരണവും നിയന്ത്രണവുമുള്ള ഒരു കമ്പനി എന്ന അടിസ്ഥാനത്തിലാണു ഞാൻ ഈ ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിനെ ഒരു കമ്പനിആക്കുവാൻ പാടുണ്ടോ എന്ന അഭിപ്രായപ്പെട്ടത്.

കമ്പനി വേണമെന്നുള്ള സംഗതിയിൽ എനിക്കു പ്രത്യേകമായ യാതൊരു താല്പര്യവുമില്ല. പക്ഷേ അങ്ങനെ ഇതു് ഒരു കമ്പനിക്കു വിട്ടുകൊടുക്കുകയാണെങ്കിൽ അതിൻറെ ഭരണം ഇന്നത്തേതിൽ കുറെക്കൂടി കാര്യക്ഷമമാക്കാമെന്നുള്ള ഒരു പ്രതീക്ഷകൊണ്ടു് അങ്ങനെ പറഞ്ഞുപോന്നേയുള്ളൂ. ഇൻഡ്യയിലെ പല നാട്ടുരാജ്യഗവണ്മെൻറുകളും വ്യവസായങ്ങളെ ദേശീയമാക്കിയതിൽ തോൽവി അടഞ്ഞു് ഈ മാതിരി വ്യവസായപരമായ പദ്ധതികൾ ആരംഭിച്ചു പിന്നീടു് അവയെ കമ്പനികൾക്കു് വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതായി അനുഭവപ്പെടുന്നു. അങ്ങനെയായാൽ മേൽനോട്ടത്തിൻറെ ഉത്തരവാദിത്വം മാത്രം ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറു് കൂടുതൽ ശ്രദ്ധിക്കുന്നതായിരിക്കും. ഇതു് പരമാർത്ഥമാണെന്നു പല സ്റ്റേറുകളിലേയും അനുഭവം തെളിയിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

RAO SAHIB A. K. BHASKAR : ഫൈദ്രാബാദ് ആ ക്ലൂത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടുമോ?

MR. K. A. MAHOMED : എനിക്ക് അറിയാവുന്നിടത്തോളം അങ്ങനെ പല ഗവണ്മെൻറുകളും വിട്ടുകൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഉദാഹരണമായി മൈസൂറിലും, കാശ്മീറിലും ഗവണ്മെൻറ് വ്യവസായങ്ങൾ സഹകായ്മ്മെജൻസികൾക്കു വിട്ടുകൊടുത്തിട്ടുള്ളതായി അറിയാം.

MR. P. K. KUNJU (*Ambalapuzha* cum *Sherthala*) : ഫൈദ്രാബാദ്, സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് നടത്തുന്നതായിട്ടറിയാമോ?

MR. K. A. MAHOMED : മൈസൂറിൽ പ്രൈവറ്റ് എജൻസിക്കു വിട്ടുകൊടുത്തിരിക്കുന്നതായിട്ടറിയാം.

RAO SAHIB A. K. BHASKER : മൈസൂറിൽ റയിൽവേ സ്റ്റേറാണ് നടത്തുന്നതെന്നറിയാമോ?

MR. K. A. MAHOMED: തിരുവിതാംകൂറിലും സ്റ്റേറുതന്നെ നടത്തുന്നു. സ്റ്റേറു ട്രാൻസ്പോർട്ടിൻെറ, ഒടുവിലത്തെ മാനേജുമെൻറു മാത്രം സ്റ്റേറുവച്ചുകൊണ്ട് ബാക്കികായ്മ്മങ്ങൾ കമ്പനിക്കോ, കമ്പനികൾക്കോ വിട്ടുകൊടുത്താൽ അഭിലഷണീയമായിരിക്കുമെന്നാണ് എൻെറ അഭിപ്രായം. ഏതായാലും ട്രാൻസ്പോർട്ടിൻെറ ഇന്നത്തെ രീതിക്കും നടത്തിപ്പിനും വ്യത്യാസമുണ്ടാക്കണമെന്നുള്ളതിൽ പക്ഷാന്തരമില്ല. അതു ഏതു രീതിയിൽ ആയാൽ സാധിക്കുമോ ആ രീതിയിൽ ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു സംഘടിപ്പിക്കണം.

MR. V. MADHAVAN : സർ, ട്രാൻസുപോർട്ട്ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിലെ ഭരണത്തെപ്പറ്റി മാന്യ സ്നേഹിതൻ മി. കെ. എ. മഹമ്മദ് പല സംഗതികളും ഇവിടെ സംസാരിച്ചു. എനിക്ക് അതിലെ മിക്ക വിഷയങ്ങളിലും അദ്ദേഹത്തോട് യോജിക്കാനാണ് അഭിപ്രായമുള്ളതു്. തിരുവിതാംകൂറിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ചില റോഡുകളാണ് ട്രാൻസുപോർട്ടിനായി ഗവണ്മെൻറ് ഏറ്റെടുത്തു ട്രാൻസുപോർട്ടുനടത്തിവരുന്നതു് എന്നു എല്ലാവർക്കും അറിയാം. കോട്ടയം മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഈ ട്രാൻസുപോർട്ടുവണ്ടിയിൽ സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരാളിനു്, എക്സ്പ്രെസ്സിൽ റിസർവുചെയ്തുകൊണ്ടു പോകാൻ ഇടയാകാതെ സാധാരണ ഉള്ളവരുടെ ക്ലൂത്തിൽ പോകുന്ന ഒരാളിന്, ഉള്ള കഷ്ടപ്പാടുകൾ ഇവിടെ മനസ്സിലാക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നതു്. കോട്ടയത്തുനിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുന്നതുവരെ മിക്കവാറും നിന്നതന്നെയാണ്-അതായതു് കോട്ടയത്തുനിന്നും തിരിച്ചാൽ കൊട്ടാരക്കര വന്ന കുറച്ചു സമയം നില്ക്കും;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതുകഴിഞ്ഞു് തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുന്നതുവരെ മുഴുവൻ സമയവും യാത്രക്കാർ തമ്മിൽ അന്യോന്യം ചില കലഹവും യുദ്ധവും കഴിഞ്ഞാണു് ഇവിടെ എത്തുന്നതു്. ഇവിടെ എത്തി പിന്നെ ചില ചികിത്സ ചെയ്യാതെ മുമ്പുള്ള ആരോഗ്യം ഉണ്ടാകുകയില്ല. ഞാൻ ഒരു ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുകയല്ല. ഇപ്പോൾ സാധാരണ കാണുന്നതു് ഇങ്ങനെയാണു്. ടാൻസുപോർട്ട് ഏറെറടുത്തശേഷം യുദ്ധപരിതഃസ്ഥിതിയിൽ ഉണ്ടായ വൈഷമ്യങ്ങൾ, നിമിത്തം പുതൻവണ്ടി വരുത്തുവാനും മറും സൗകര്യമില്ലാതെ പോയതിനാലാണു് ഇതുത്തോളം യാത്രക്കാർക്കു് ആ സൗകര്യം വന്നിട്ടുള്ളതു്. എന്നിരുന്നാലും അതു് ഗവണ്മെൻറു് ഏറെറടുത്തിരിക്കുന്ന ഒരു സംരംഭമാകയാൽ ഗവണ്മെൻറിന്റെ സർവകഴിവും ഉപയോഗിച്ചു കാര്യക്ഷമമായും തൃപ്തികരമായും നടത്തുവാനുള്ള ബാദ്ധ്യത ഗവണ്മെൻറിനുണ്ടു്. സാധാരണ പ്രൈവറു് ബസ്സു് ഓടിക്കുന്ന ലൈനിൽ ഉള്ളതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ദുരിതം ടാൻസുപോർട്ട് ബസ്സുയാത്രയിൽ ജനങ്ങൾ അനുഭവിക്കേണ്ടിവരുന്നു. ഇതു് മറുള്ള പ്രൈവറു ഏജൻസികൾക്കും ഒന്നു കൂടി സമാധാനത്തിനു കാരണമായിവരുന്നു. ടയർ, ട്യൂബു്, പെട്രോൾ മുതലായവ സൗകര്യമായി കിട്ടാൻ സാധിക്കുന്ന ടാൻസുപോർട്ടിൽപോലും ഈ നില കാണുമ്പോൾ, ഞങ്ങൾ നടത്തുന്ന ലൈനിൽ എന്താണു് നിങ്ങൾ പരാതിപ്പെടുന്നതു് എന്നു പറയാൻ പ്രൈവറു ബസ്സുകാർക്കു് കാരണം കൊടുക്കുകയാണു് ടാൻസുപോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറു് ചെയ്യുന്നതു്. അതുകൊണ്ടു് ഗവണ്മെൻറിന്റെ പദ്ധതി ഗവണ്മെൻറു മറുള്ളവർക്കു് മാതൃകയായിരിക്കത്തക്കവണ്ണം ശരിയായി നടത്തണമെന്നാണു് എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു്. ഇതുവരെയുള്ള അസൗകര്യങ്ങൾ എല്ലാം തീർന്നു ഇപ്പോൾ സാധന സാമഗ്രികൾ കിട്ടിത്തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ടു്. അതിനാൽ പുതൻബസ്സു വരുമ്പോഴെങ്കിലും ഓരോ ലൈനിലും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ വേണ്ട ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്യണം. പിന്നെ ടാസുപോർട്ട് പ്രൈവറു ഏജൻസിക്കു് വിട്ടുകൊടുക്കണമോ എന്നുള്ള ഒരു ചോദ്യം ഇവിടെ വന്നിട്ടുണ്ടു്. ഗവണ്മെൻറു് ഏതെങ്കിലും ഒരു കാര്യത്തിനു മുന്നോട്ടു ഒരു കാൽ വച്ചാൽ അതു് പിന്നെ പുറകോട്ടു വയ്ക്കുന്നതു ഭംഗിയല്ല. ടാൻസുപോർട്ട് ഗവണ്മെൻറു് ഏറെറടുക്കുന്നതു ദേശീയമായ ഒരു പദ്ധതിയാണു്. അതുകൊണ്ടു് ഗവണ്മെൻറു തന്നെ രാജ്യമൊട്ടുക്കു ടാൻസുപോർട്ടിന്റെ മുമ്പതല മുഴുവൻ കയ്യേറു് ന്യായമായി ജനങ്ങൾക്കു സങ്കടത്തിനു വകയില്ലാത്ത നിലയിൽ നടത്തണം. ഇ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇപ്പോൾ നടത്തുന്ന പ്രൈവറ്റ് ഏജൻസി ലൈനുകൾ പെട്ടെന്ന് ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് എനിക്കഭിപ്രായമില്ല. അവർ ഇപ്പോൾ ധാരാളം പണം മുടക്കി സർവീസ് നടത്തുന്ന സ്ഥിതിക്ക് അത് ഒരു ക്ലിപ്തമായ കാലാവധിക്കകത്ത്, ഗവണ്മെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. അവർക്ക് പെട്ടെന്ന് നഷ്ടം ഉണ്ടാകണമെന്ന ഞാൻ പറയുന്നില്ല; അതുകൊണ്ട് മി. കെ. എ. മാഹമ്മദ് പറഞ്ഞ മറ്റെല്ലാക്കാര്യങ്ങളിലും യോജിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ വിരമിക്കുന്നു.

MR. K. A. MATHEW: Sir, I deem it a duty to support the motion before the House moved by my honourable friend Dr. E. K. Madhavan. Sir, the Transport Department is one of the most inefficiently run Departments in the State. I need not expatiate upon the terrible inconveniences and privations experienced by the people travelling in the State Transport Buses, because very few people in Travancore—from one end to the other—have escaped them. People are immensely dissatisfied with the running of this Department. They tolerate it because of their helplessness. The Department pay scant attention to the comforts and conveniences of the passengers. A good number of the buses are ill kept. Most of them are leaking. The other day I travelled in an Express bus from Trivandrum to Kottayam and found it leaking profusely. I am sure this has been the experience of several of my colleagues here who had the luck, good, or bad to travel in these State-owned buses. I have seen passengers using unbrellas inside the bus to protect themselves from the downpour of water through the roof of the bus. This is true of both the Express and the ordinary buses. Even the Trivandrum City Service buses are not free from this.

Quite recently, I travelled in one of the City buses during rain. Inside of the bus was fully drenched owing to the leaky roofs and people were standing because they could not sit as the seats were full of water. A good number of buses are without side curtains, and even the curtains some have, are old and unserviceable. I understand that the canvas is available in the store of the Transport Department. But I do not know why the buses are not provided with good curtains. It is almost an every-day occurrence that a good number of these buses break down on the roads. I have seen buses breaking down soon after they leave the starting point. Sometimees back I left Kottayam in a bus and we had not gone a mile, before the bus broke down. I have seen several such breakdowns. This clearly indicates that the workshops of the Department are not properly working, and that fitters and other mechanics do not attend to their jobs in good time and responsibly. The workshop in Trivandrum and in other stations are not ably supervised and controlled. Very often, I am told, the fitters take their own time—sometimes 3 to 6 hours—to reach a broke-down bus. There is absolutely no control by the Director of Transport.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

RAO SAHIB A. K. BHASKAR: Is it due to want of control or to the fact that the salary given for these people is very meagre ?

MR. K. A. MATHEW: My impression is that the control is very inefficient and lax. Compared with the other departments of the State, the staff of the Transport Department fares better in point of pay although I may say that the salaries of all the rates underpaid subordinates in Government service are to be enhanced.

The Head of the Department is indifferent and callous about the sufferings of the passengers. Overcrowding in the buses is indescribably terrible. Often women and children are in danger of being crushed to death in the rush for even standing space. Some of them have even fainted in the scramble.

Then, Sir, buses do not keep to the scheduled period of completion of any journey. Very often buses go in a convoy--4 or 5 buses go out one after another in close succession and then for one or two hours no buses. The scheduled timing are not observed regularly. Very rarely do they adhere to the timings published in the newspapers. In many stations, I have seen people waiting for hours together, sometimes for the whole day. In some of the stations there are not even waiting sheds. In Thiruvalla, for instance, there is no proper waiting room for the passengers or garage for the buses. The Department has not a Transport Code for the guidance of the Departmental employees or of the travelling public. Any public utility concern should have such a code. The irregularities in the Trivandrum workshop of the Department are scandalous. The buses sent to the garage for repairs are not released in time for service. The Director, I should say, is very lax in supervising the workshop. The breakdowns of the buses on the roads happen largely because the fitters in the workshop do not attend to the repairs in time and in a responsible manner. Many of the materials belonging to the Department, like spare parts and petrol, it is widely reported. are finding their way into the black market. I do not know whether the Director has made any enquiry into this matter and has made himself sure that these irregularities and mal practices do not happen. I would ask the Government to institute a thorough inquiry into the present working of the department through a competent commission constituted for the purpose.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, I would speak a few words on the general public complaint of overcrowding in the Transport Buses. I may say, and it has been admitted by the Department, that the higher occupational ratio gives them more profit. This "higher occupational ralio", is cleverly worked out on account of the necessity to enhance the receipts.

MR. N. RAMAMURTI: It is admitted that this occupational ratio calls for the increase in the number of buses but it does not show that we want to make more money by overcrowding.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: My position is that.

MR. N. RAMAMURTI: I protest.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, I would try to prove my case by putting my facts before the House and I would leave the House to form their own judgment.

It is admitted that the department has control over 135 buses. From the departmental administration report, statement I and II, you will see that there are only 75 buses for passenger traffic, and 60 buses have been diverted for the transport of goods. When the "occupational ratio" is so high, my first point is, why should the Department divert the buses for the transport of goods?

PRESIDENT: Which report does he refer to?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Administration Report, statement No. 1.

PRESIDENT: Of which year?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: 1120, page 11. It is stated that the buses allocated for passenger traffic number 75; that the department has control over 165 buses is also admitted.

I will just draw attention to another aspect of this question. Year after year, the expenditure is increasing. In 1120 in expenses under "management" there is an increase of Rs. 15,500 from that of the previous year. The increase in 1121 over 1120 is Rs. 51,450. Now they have budgeted for an increase of Rs. 26,564 in 1122 over that of 1121.

Under 'Repairs and Renewals', also there is an increase year after year. In 1120, the expenditure was 4·86 lakhs. In 1121, it was 5·91 lakhs. and in 1122 it is 6·06 lakhs. Then again, the "operating charges" for 1120 was Rs. 20·10 lakhs. For the year 1121, it was 25·91 lakhs. In 1122 it is 26·45. That is about the annual recurring expenditure. In the Capital expenditure we see the same tendency. In the revised estimate the capital outlay of Rs. 5 lakhs for this year has been spent for the purchase of new lorries or buses. That clearly proves that you have purchased additional buses to the tune of five lakhs of rupees. Now, it is admitted on the part of the Government that this is a public utility service and was started solely for passenger traffic. Government never came forward, never undertook to run a goods traffic service. I would ask the members both official and non-official to read the discussions of this House in 1112 and to see whether it was not intented to run only a passenger traffic service or not. I may assert that it was never intended that the Transport Department, should undertake the transport of goods. When they had 135 buses it was their clear duty to put all those buses for passenger traffic. But, now what do we find? Only 75 buses are allotted for passenger traffic. I ask why? I say to work out a "higher occupational ratio.

Sir, I think, I will be justified by facts to say that the overhead charges of the Department are very high and disproportionate. I refer to page 56 of the budget. Under the head 'Repairs and Renewals' 311 persons are employed. This is the number of persons engaged to repair 135 buses.

MR. N. RAMAMURTI: And 40 lorries.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Yes, buses and lorries number only 135. There are besides, two Superintendents on a pay of Rs. 225-275. Under these two, there are 311 persons on various grades. This is in regard to the Workshop Section.

MR. N. RAMAMURTI: There is only provision for the Superintendent. But they are not there.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, I find the provision included in the buget. So, you have 311 persons and they are to attend to the repairs of 135 buses. And as my friend has pointed out, we find buses tumbling down within two furlongs of their starting point. We can more or less imagine the efficiency of the work carried out. I leave it at that. Then, as to the operating section. We have 260 drivers and 220 conductors and to inspect the 220 conductors, we have 87 Inspectors. That is on page 57 of the budget. I am justified therefore in saying that they have increased their overhead charges disproportionately. And then we have 9 District Officers over these 87 inspectors on a high pay of Rs. 125-175. For a department like the Excise, which gives us a revenue of more than a crore of rupees, we have only 10 Division Officers on 175 to 225. But, for this Department which takes pride on the fact that they bring in a net profit of Rs. 10 lakhs with the 'higher occupational ratio" working: they have 9 District Officers to supervise the work of the operating staff.

Then we come to the office staff. I see that there are 177 persons on different grades in that office. Take the Accountant General's Office. There are 223 persons there, with an addition of 77 under another head. Against 223 persons in the Accountant General's office, I find that the office of the Transport Department has 177 persons.

Sir, my deduction from all these facts is that they have a disproportionately high establishment charge. To meet this high expenditure, they have to overload the buses. The ordinary occupational capacity of the buses has therefore to be increased.

PRESIDENT: I may assure the honourable members that the Transport Department has never been asked to show any particular amount as profit.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: I quite appreciate the point. Government might not have done that. The department, as it is, claims to conduct itself as a commercial concern and thinks itself different from the ordinary services, and they take into their heads that they are forced to show a profit as a commercial venture. This they could effect only by overloading the buses, because they have increased the overhead charges. They divert the available buses for goods traffic when the need for more buses for passenger traffic is so well realised. If not to create an artificial shortage and an excuse to overload the buses, why was this done? They have done it successfully, at the expense of great sufferings on the part of the citizens of Travancore. The amount of suffering the people of Travancore are put to, the transport department has not the heart to realise. They were hard-hearted and cruel. They never cared to

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

give even standing accommodation, let alone seating arrangement They packed passengers. Sir, it is crucification to sit on the benches in the buses.

MR. T. K. NARAYANA PILLAI: Hear, hear.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Yes, it is something like that. It is so horrible. Apart from their inefficiency and want of control, it is callous indiference on their part.

Sir, it is stated on the floor of the House that there is an enquiry office at the garage. Sir, I am forced to say that it is not true. Even today there is no enquiry office in the garage. You can send now..... ..

PRESIDENT: Where is it?

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: In the Transport garage at Thampanoor. On the floor of the House, they have said that there is an enquiry office in the central garage. You ask any subordinate in the office for an information; they will not tell you. They are so indifferent and think that they are a kind of previleged few, who are here to save the country. That is the impression they give.

About the superfluity of the staff, I may point out, if you travel in any bus, you will find half a dozen subordinates of the department travelling this side or that. The overcrowding is due to them to a certain extent. (President's Bell)

MR. T. K. NARAYANA PILLAI: Sir, the various radical defects in the working of the Department have been pointed out here. I can add nothing useful to what has already been stated. These defects have been pointed out not only this year but they have been pointed out at the Budget Sessions of 1120 and 1121. If a stranger to the land had attended the Budget Sessions of 1120 and 1121 and have also attended this Budget Session for 1122 he will be amused to think of the Bruce-like pertinacity with which the members of this Legislature are putting forward the various suggestions for the reform of the Department. I have no manner of doubt that this Department is an insult to this State as it is.

One must fully remember that travellers in the State Transport Department are not merely Travancoreans but consist of a large number of pilgrims from all over India. Pilgrims come here to have their Darsan of Ananthasayana and Janardan from Kashmir down to Tinnevelly. They consist of a large number of women and it is an insult to the State that these women-folk should be put to such untold sufferings in our State Transport Buses. One passenger who knows English told me.

"Mr. Pillai, this is a disgrace to your State. We have been travelling from Kashmir up to Travancore. We do not find such over-crowding anywhere else. We do not find anywhere else such humiliating behaviour towards our women."

I ask, why on earth should the Government run a Department to the humiliation of the State and the people? I repeat that this is humiliating not only to the Government. but to the people of the

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. T. K. Narayana Pillai.]

State as well. I put a question to the Treasury Benches what exactly would be the profit if, as a matter of fact, there is no over-loading in the State Transport Buses? I have been told there are statistics which would reveal that there would be profit even if there is no over-loading. I ask, if that be the case, and if the Government's view is not that this should be a profit earning concern why should the Government encourage over-loading. Why should there be profit to the tune of 16 lakhs of rupees? Why should not the Government be satisfied with a small profit? Why should our women be put to such humiliation for the sake of this profit and that in a year in which more than a crore of rupees is expected as surplus?

Sir, the working of that Department is against all reason. It is against all feelings of humanity. We on no account can be the supporters of the present working of the Department.

Sir, another suggestion has been put forward by my friend Mr. Mohamed that the working of the Department should be taken by Government and then entrusted to an organised public company. I cannot even for a single moment be a party to the suggestion, because past experience shows that the benefit of this action would go only to foreigners, and not to Travancoreans. I oppose Mr. Mahomed's suggestions with all the strength that I can command.

But there are other grounds also on which I must oppose Mr. Mahomed's suggestion. The proper policy is laid down by you Sir, on a previous occasion in connection with the Budget discussion of 1120, and I shall quote it here.

> "I have definitely stated that all monopoly projects of the State will be dealt with only by the State. Take, for instance, mineral sands. The present licence will be modified so as to make it the property of Government. Similarly with regard to China clay. The manufacturing operation may be vested in commercial concerns. But the handling of China clay, mica, graphite and minerals that may be found in the State will, as soon as possible, be taken over by Government. In the case of other projects where arrangements have already been made they will be brought into the possession of Government and all monopoly projects of the State will be run by the State for the State."

Sir, I submit that this announcement of policy is fully correct. Thus what you said last year will amply justify my contentions. As I submitted I cannot add anything much useful to the discussion after the various speeches of my friends. I support the motion.

MR. M. K. NILAKANTAN : സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ കാര്യക്ഷമതക്കുറവിനെപ്പറ്റി പല അഭിപ്രായങ്ങളും അനുഭവങ്ങളും ഇവിടെ പ്രകടിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അവയെല്ലാം അക്ഷരംപ്രതി പരമാർത്ഥമാണെന്നു ഞാനും അവരോടൊപ്പം പ്രസ്താവിച്ചുകൊള്ളുന്നു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ ഇരിക്കുന്നതിനുള്ള അസൌകര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് എന്റെ ബഹുമാന്യസ്നേഹിതന്മാർ പ്രസ്താവിച്ചതിനോട് ഞാനും പരിപൂർണ്ണമായി യോജിക്കുന്നു. യുദ്ധകാലപരിതഃസ്ഥിതിനിമിത്തം വെളിയിൽനിന്നും ബസ്സുകൾ ഇപ്പോൾ മതിയാംവണ്ണം കിട്ടുന്നില്ലെന്നുള്ള കാര്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. എന്നാൽ ഇവിടെ തടി ഇല്ലാതെ വന്നിട്ടുണ്ടോ എന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. ഇന്ന് ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസ്സുകളിൽ സീറ്റുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു തടി ഇതു വളരെ ലാഭിക്കേണ്ട ആവശ്യമെന്താണ്? ആ തടി വിറ്റ് പണം വാങ്ങാമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശംകൊണ്ടാണോ? ഏതായാലും ഇരിക്കുന്നതിനുള്ള സൌകര്യം കാലോചിതമായ വിധത്തിൽ പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റേയും ഗവണ്മെൻറിന്റേയും അന്തസ്സു പരിപാലിക്കുന്നതിനു തന്നെയും ആവശ്യമാണ്.

ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഗവണ്മെൻറിന്റെ അധീനതയിൽ ഇരിക്കുന്ന ഉപകരണങ്ങളായിട്ടാണു വച്ചിരിക്കുന്നതു്. അതു ഇതു വൃത്തിഹീനമായ വിധത്തിൽ, മുട്ടുകളുടെ സങ്കേതമായി, മനുഷ്യർക്കു ഇരിക്കുന്നതിനോ നിൽക്കുന്നതിനോ നിവൃത്തിയില്ലാത്ത നിലയിൽ രൂപാന്തരപ്പെട്ടുന്നതു ഒരിക്കലും ഗവണ്മെൻറിനു അഭിമാനകരമല്ല. ഇന്നത്തെ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറധ്യക്ഷൻ ശ്രദ്ധിച്ചാൽ ഇതു പരിഹരിക്കാവുന്ന കാര്യമാണ്.

മറെറാരു സംഗതി ഒരു പ്രാദേശികാവശ്യമാണ്. കൊട്ടാരക്കരനിന്നും അട്ടരേക്കു 4 മൈൽ ദൂരമുണ്ട്. അട്ടർ ഉള്ള ബസ്സ് സ്റ്റാപ്പ് ഇപ്പോൾ അട്ടരുള്ള സെൻട്രൽ ടോളിലാണ് ഇട്ടിരിക്കുന്നതു്. അവിടെനിന്നും പബ്ലിക്കു ആഫീസിലേയ്ക്കു ഏകദേശം ¼ ഫർലാംഗ് ദൂരം നടക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അവിടംവരെ ബസ്സിൽ പോകണമെങ്കിൽ അതിലേയ്ക്കു അഞ്ചു ചക്രംകൂടി അതു സ്ഥലത്തുള്ളവർക്കു കൊടുക്കേണ്ടതായും വന്നിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടു ഇപ്പോഴുള്ള ബസ്സ് സ്റ്റാപ്പു സെൻട്രൽ ടോളിൽനിന്നു മാററി പബ്ലിക്കു ആഫീസുകൾ ഇട്ടിരിക്കുന്ന ടൌണിന്റെ മദ്ധ്യഭാഗത്തേയ്ക്കു മാററി സ്ഥാപിക്കേണ്ടതാണ്. ഈ സംഗതി ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ ആലോചനയിൽ ഇരിക്കുന്നു എന്നു ഒരു ചോദ്യത്തിനു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡയറക്ടർ അവർകൾ പ്രസ്താവിച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു ഒന്നുകൂടി ആ സംഗതി കാമ്മപ്പെടുത്താൻവേണ്ടി ഞാൻ ഇതുയും പറഞ്ഞു എന്നേയുള്ളൂ.

യാത്രക്കാരുടേയും മറും എണ്ണം എവിടെയും എന്നപോലെ അട്ടരും വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും മറും അവിടെ കാലത്തു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. M. K. Nilakantan]

മുതൽ വൈകിട്ടുവരെ ബസ്സ് കാത്തുനിന്നിട്ട് ബസ്സ് കിട്ടാതെ വിഷമിച്ച് വല്ല കടകളുടെ തിണ്ണകളിലും റോഡുകളിലും മറ്റും കഴിച്ചുകൂട്ടുന്നതായി ഞാൻ പലതവണ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. യാത്രക്കാരുടെ സൌകര്യത്തിനുവേണ്ടി മറ്റു പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം ഉള്ളതുപോലെ അവിടെയും ഒരു ഷെഡ് ഉണ്ടാക്കേണ്ടതു വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതുയും സംഗതികൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ പതിഞ്ഞുകാണുമാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

MR. P. S. GOPALA PILLAI : ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ ഇന്നത്തെനിലയ്ക്കു അനാവധി പരിഷ്കാരങ്ങൾ വരുത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. പല പ്രൈവറ്റു കമ്പനികളും ഇന്നു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു നടത്തുന്നതിനേക്കാൾ വളരെ ഭംഗിയായ രീതിൽ ബസ്സ് സർവീസുകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ മറ്റു പല കമ്പനികളും വളരെ മോശമായ നിലയിലും നടത്തുന്നുണ്ട്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വളരെ കാര്യക്ഷമമായ നിലയിൽ നടത്തുന്നപക്ഷം പ്രൈവറ്റു കമ്പനികൾക്കു ബസ്സ് സർവീസുകൾ വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതിൽ ആരും സന്തോഷിക്കുകയില്ല എന്നു എനിക്കു ധൈര്യമായി പ്രസ്താവിക്കുവാൻ കഴിയും. ഇപ്പോൾ കോട്ടയം മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കു ഗതാഗതം ചെയ്യുന്നതിനു ആളുകൾക്കു വളരെ വിഷമമുണ്ട്. വണ്ടിയിൽ കയറുന്നതിനു ജനങ്ങൾ പരിഭ്രമിച്ചു തിങ്ങിക്കൂടുകയും തൽനിമിത്തം വളരെ ക്ലേശങ്ങൾ അനുഭവിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ തിക്കലിൽപ്പെട്ടു ജീവാപായം തന്നെ സംഭവിക്കുകയില്ലേ എന്നു ഭയപ്പെടേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പല ദുഃഖനീയമായ രംഗങ്ങളും ഈ ഒരൊറ്റ കാര്യം നിമിത്തം ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ ബസ്സുകളിൽ എല്ലാം കണ്ണുമാനം ആളുകൾ തിങ്ങിക്കയറിയിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു അതിൽ സഞ്ചരിക്കുന്നവരും വളരെ ക്ലേശങ്ങൾ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരാൾ മറ്റൊരാളിന്റെ പുറത്തു ഇരിക്കുന്ന സന്ദർഭവും ഇല്ലാതില്ല. അതുകൊണ്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നും കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ വരുത്തി കാലക്രമേണ ഈ ബുദ്ധിമുട്ടു അവസാനിപ്പിക്കാമെന്നു വിചാരിച്ചിരിക്കാതെ ഇപ്പോഴേ തന്നെ ഇതിനെപ്പറ്റി കാര്യമായി ചിന്തിക്കേണ്ടതാണു.

അവസാനമായി എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു ഇതുവരെ ലൈൻ നീട്ടിയിട്ടില്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങളിലേക്കുടി ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസുകൾ നീട്ടി നാഷണലൈസേഷൻ വരുത്തണമെന്നാണ്. പക്ഷേ അതിനു മുമ്പു ഇപ്പോൾ സർവീസിലിരിക്കുന്ന ലൈനിലെ കഷ്ടതകൾ കഴിവുള്ളിടത്തോളം പരിഹരിക്കുന്നതിനാണു പ്രധാനമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. M. VARGHESE : സർ, ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു. ഇതുവരെ ഇവിടെ കേട്ട അഭിപ്രായത്തിൽനിന്നും മനസ്സിലാകുന്നതു ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി ആർക്കും നല്ല അഭിപ്രായമില്ലെന്നാണ്; വിശേഷിച്ചും ഇതിൻറെ നടത്തിപ്പിനെപ്പറ്റി പ്രഥമദൃഷ്ടിയിൽ ഇതു പരസ്യമായ വിധത്തിൽ ഒരാക്ഷേപം എടുത്തുകൊണ്ടുണ്ടായി എന്നാണു ആലോചിക്കേണ്ടതു. ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി എനിക്കുള്ള അഭിപ്രായംകൂടി ഇവിടെ പറയണമെന്നില്ല. സർ, *Vox populi, Vox Dei* എന്നാണു പറയുന്നതു്. ജനസ്വരം ദൈവസ്വരം. ഇവിടെ വന്നിരിക്കുന്ന സ്വരം എന്താണെന്നു സൂക്ഷ്മമാണു്. ഏതെങ്കിലും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകളുടെ കാര്യക്ഷമതയെ സംബന്ധിച്ചു് ആക്ഷേപം വരുമ്പോൾ ഗവണ്മെൻറു് ആദ്യമായി ആലോചിക്കുന്നതു ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് ഏതെങ്കിലും പ്രൈവറ്റ് ഏജൻസികൾക്കു വിട്ടുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കുമോ എന്നാണു്. മുമ്പു് ഗതാഗതമാർഗ്ഗങ്ങളെപ്പറ്റി പ്രസ്താവിച്ചപ്പോൾ ഗവണ്മെൻറുഭാഗത്തുനിന്നും അഭിപ്രായപ്പെട്ടതു റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്ന ചുമതല ഏതെങ്കിലും സഹകാരിവ്യക്തികൾ ഏറ്റെടുക്കുവാൻ തയാറാകുന്നു എങ്കിൽ അവർക്കു വിട്ടുകൊടുക്കുവാൻ ഗവണ്മെൻറ് തയാറാണെന്നാണു്.... ഇപ്പോൾ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി ആക്ഷേപം പുറപ്പെടുവിച്ചപ്പോഴും അതു ഒരു പ്രൈവറ്റ് കമ്പനിക്കു് വിട്ടുകൊടുക്കുവാൻ തയാറാണെന്നു പറയുന്നു.

RAO SAHIB A. K. BHASKAR : ഈ സഭയ്ക്കു അങ്ങിനെ അഭിപ്രായമുണ്ടെങ്കിൽ ചെയ്യാമെന്നല്ലേ ഗവണ്മെൻറ പറയുന്നതു?

MR. P. M. VARGHESE : ആ അഭിപ്രായത്തെപ്പറ്റിത്തന്നെയാണു ഞാനും പറയുന്നതു്. ഗവണ്മെൻറിനു ഇങ്ങിനെയുള്ള അഭിപ്രായങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നതു എത്രമാത്രം ആദരണീയമാണെന്നാണു എൻറെ സംശയം. ഗവണ്മെൻറ് ഏതെങ്കിലും ഒരു പ്രവർത്തനം ഗവണ്മെൻറിൻറെ അഭിമുഖ്യത്തിൽതന്നെ നടത്താൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നു പ്രഖ്യാപനം ചെയ്തതിനുശേഷം അതു നടത്തുവാൻ വേണ്ടതു പ്രാപ്തി ഗവണ്മെൻറിനു ഇല്ലാതെവന്നാൽ അതിനു പരിഹാരമായി എന്താണു ചെയ്യേണ്ടതെന്നുള്ളതു ഞാൻ പറഞ്ഞറിയിക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ദൃഷ്ടാന്തമായി പറഞ്ഞാൽ പി. ഡബ്ള്യു. ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി ഉണ്ടായ വാദപ്രതിവാദ അവസരത്തിൽ ഇവിടെ നടന്നതു എന്താണെന്നു നമുക്കറിയാം. സർ, ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെപ്പറ്റി ആക്ഷേപങ്ങൾ ഇവിടെ ചിലർ പറയുന്നതു ഞാൻ കേട്ടുകൊണ്ടിരുന്നപ്പോൾ എനിക്കു ഉണ്ടായ ഒരനുഭവം എൻറെ ഓർമ്മയിൽ പെട്ടു. ഒരിക്കൽ ഒരു സ്ത്രീ എക്സ്പ്രസ്സു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. P. M. Varghese.]

ബസ്സിൽ ടിക്കറ്റ് വാങ്ങിച്ചു കയറുവാൻ ചെന്ന ബസ്സിൽ ലാസ്റ്റ് സീറ്റിൽ ഇരിക്കുന്നതിനു വിഷമമുള്ളതുകൊണ്ടു അതിനു മുമ്പുള്ള ഒരു സീറ്റിലാണു ടിക്കറ്റ് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിരുന്നതു്. ആ സ്ത്രീ ബസ്സിൽ കയറിയപ്പോൾ ലാസ്റ്റ് സീറ്റു് മാത്രമേ ഒഴിഞ്ഞു കിടന്നിരുന്നുള്ളൂ. അവർക്കു അവകാശമുള്ള സീറ്റു കിട്ടണമെന്നു അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടു. കൺടക്ടർ അതു അനുവദിച്ചില്ല. ഈ കാര്യം ഞാൻ ഇന്നത്തെ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ്റ്യുക്ഷന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നു. അദ്ദേഹം അതേപ്പറ്റി അന്വേഷണം നടത്തുകയും പരമാർത്ഥമാണെന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. അതിനു കൺടക്ടർക്കു തക്ക ശിക്ഷ നൽകിയെന്നു എനിക്കു മറുപടി നൽകിയതല്ലാതെ ആ ശിക്ഷ എന്തായിരുന്നു എന്നു വീണ്ടും അദ്ദേഹത്തോടു എഴുതിച്ചോദിച്ചിട്ടു എനിക്കു ഇതുവരെ മറുപടി ലഭിച്ചിട്ടില്ല. അതിൽനിന്നും ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നതു് ആ ശിക്ഷ എന്താണെന്നു എന്നെ അറിയിക്കത്തക്ക എന്തെങ്കിലും ചുമതല അദ്ദേഹത്തിനു് ഇല്ലെന്നാണു്. ഇങ്ങനെ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലുള്ള വക്കുള്ള സ്വകാര്യതാല്പര്യങ്ങളെ സംരക്ഷിച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു മേധാവികളെ ഗവണ്മെൻറായാലും ശരി, ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറായാലും ശരി ഉദ്യോഗത്തിൽനിന്നും പിരിച്ചുവിടേണ്ടതാണെന്നാണു് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഇവിടുത്തെ പബ്ലിക്കിന്റെ പരമപ്രധാനമായ ആവശ്യങ്ങളെ നിർവഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് മറ്റ് യാതൊരു പ്രൈവറ്റു കമ്പനികൾക്കും വിട്ടുകൊടുക്കാതെ ഗവണ്മെൻറുതന്നെ ഏറ്റെടുത്തു കുറെക്കൂടി ഭംഗിയായ വിധത്തിൽ ഏറ്റവും കാര്യക്ഷമതയോടുകൂടി നടത്തണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായം പ്രകടിപ്പിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

MR. P. K. KURIAKOSE : സർ, ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന ഉപക്ഷേപത്തെ ഞാൻ അനുകൂലിക്കുന്നു. ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ പല വിധത്തിലുള്ള കുഴപ്പങ്ങളും ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു എന്നു ഇവിടെ പ്രത്യക്ഷമായി അറിയുവാൻ ഇടയായിട്ടുണ്ടു്. എന്നാൽ അവകൂടുതലും ബസ്സുകളുടെ കുറവുകൊണ്ടുണ്ടായിട്ടുള്ളതാണെന്നു സമാധാനപ്പെടുന്നു. പുതിയതായി ബസ്സുകൾ വന്നുചേരുമ്പോൾ ഈ കുഴപ്പങ്ങൾ മിക്കതും തീരുമെന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. പുതുതായി വരുന്ന ബസ്സുകൾ ഏതായാലും ചാർച്ചയുള്ളതായിരിക്കുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ അവയിൽ സീറ്റുകളും കാണും. അപ്പോൾ സീറ്റിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വിഷമവും തീരും. ഇ വിടെ ഉണ്ടാക്കുന്ന തരം സീറ്റുകൾകൊണ്ടു ഇപ്പോ ഴുള്ള ന്യൂനത പരിഹരിക്കാമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. ഇപ്പോഴുള്ള സീറ്റുകൾ അ ടിവച്ചു അടിച്ചിരിക്കുകയാണു്. പലകയായിരുന്നുവെങ്കിൽ വളരെ നന്നായിരിക്കുമായിരുന്നു. അഴിയടിച്ച സീറ്റിൽ ഇരുന്നു പോകുന്നതു കൊണ്ടു ഇരിക്കുവാൻ സ്ഥലമില്ല എന്നാരും പറയാറില്ല. കാരണം ഇരി ക്കുന്നവർക്കുടി നിൽക്കുവാൻ ഇഷ്ടപ്പെടുന്നു. അതുകൊണ്ടു സീറ്റ് ആവ ശ്യമുള്ളവക്കു് ഏർപ്പെടുക്കാം. ക്രൂടാതെ വണ്ടി, പോകുന്നതിനു കാൽ മണി ക്കൂർ മുമ്പാണു് സ്റ്റാൻഡിൽ വരുന്നതു് അതുകൊണ്ടു ആളുകൾ തിങ്ങി ക്കൂടി ബഹളമുണ്ടാക്കുന്നു. ഇതു യാതൊരു വിഷമവും ക്രൂടാതെ പരിഹ രിക്കാവുന്നതാണു്. അരുപതുപേരെ കയറ്റണമെന്നുണ്ടെങ്കിൽ അതുപോലെ ആളുകൾക്കു മാത്രം ടിക്കറ്റ് കൊടുത്താൽ അതനുസരിച്ചു ആളുകൾ കയറിക്കൊള്ളും. അപ്പോൾ യാതൊരു പിടിയും വലിയും ഉണ്ടാവുക യില്ല. അതുകൊണ്ടു ടിക്കറ്റ് നേരത്തെതന്നെ ആഫീസിൽനിന്നും കൊടുക്കണം. ഈ രീതി തുടർന്നാൽ വരുന്ന ആളുകളെ മുഴുവൻ സൗക ര്യമായി അയയ്ക്കുവാൻ സാധിക്കും. അതുകൊണ്ടു ആ വിധത്തിലുള്ള ഒരു ഏർപ്പാടു ചെയ്താൽ വളരെ സൗകര്യമായിരിക്കും. എല്ലാ സ്റ്റാൻഡു കളിലും ഈ വ്യവസ്ഥ ഏർപ്പെടുത്തണം. മറ്റൊരു സംഗതി എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു് കോട്ടയത്തുനിന്നും മൂന്നാറിലേയ്ക്കു് ഒരു എക്സ് പ്രസ്സ് സർവ്വീസ് തുടങ്ങേണ്ടതിനെപ്പറ്റി ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. ഇതു പലർക്കും കൂടുതൽ ഉപയോഗപ്രദമായിരിക്കും. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഡയറ ക്ടർ അവർകളുടെ ശ്രദ്ധ പതിയുമെന്നു ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. ഇവി ടെ ഇപ്പോഴുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഏർപ്പാടുകളെ വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുവാൻ പോകുന്നു എന്നു പറഞ്ഞുകേട്ടു. അതേക്കുറിച്ചു എനിക്കുള്ള അഭിപ്രാ യംകൂടി പറഞ്ഞുകൊള്ളട്ടെ. മൂന്നുതരത്തിലുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസ് ഇപ്പോൾ ഇവിടെ നടപ്പിലുണ്ടു്, ഒന്നാമത്തേതു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് തനിച്ചു നടത്തുന്നതു്. രണ്ടാമതു പ്രൈവറ്റ് ഏജൻസികൾ തനിച്ചു് നടത്തുന്നതു്, മൂന്നാമത്തേതു് പ്രൈവറ്റേജൻസികളും ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറും കൂടി നടത്തുന്നതു്. ഈ മൂന്നു സർവീസുകളുടെയും ഗുണദോഷങ്ങൾ നമുക്കൊന്നു പരിശോധിച്ചുനോക്കാം. പ്രൈവറ്റേജൻസികൾ തന്നെ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സ്ഥലത്തു പല പരാതികളും ഉണ്ടു്. ഡിപ്പാർ ട്ടുമെൻറു തനിച്ചു നടത്തുന്നിടത്തു കൂടുതൽ പരാതികളുണ്ടു്. ഇതു രണ്ടും പ്രത്യേകം ഏർപ്പെടുത്തി നടത്തുന്ന കോട്ടയം—ആലുവാ സർവ സുകൾ അംഗതികളെല്ലാം വളരെ ഭംഗിയായി നടക്കുന്നുമുണ്ടു്. അവിടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[P. K. Kuriakose]

ടിക്കറ്റ് എല്ലാവക്കും നേരത്തെ കിട്ടും. യാത്രചെയ്യുവാൻ ധാരാളമുണ്ട്; അവർ വളരെ ആദരവോടുകൂടിത്തന്നെ യാത്രക്കാരെ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യും. അങ്ങനെ ആക്കും യാതൊരു വിഷമവും കൂടാതെ കോട്ടയം—ആലുവാ സർവീസ്സു നടത്തുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ടു ഒരു ഹെൽത്തി കാമ്പിറ്റീഷൻ ഉണ്ടാകത്തക്കവണ്ണം സർവീസ്സു നടത്തിയാൽ കൂടുതൽ ഉപകാരപ്രദമായിരിക്കും. വ്യവസായമായാലും, വിദ്യാഭ്യാസമായാലും, ഹെൽത്തി കാമ്പിറ്റീഷൻ വരുന്നപക്ഷം വളരെ ഭംഗിയായി അതു നടക്കും. പ്രാഥമികവിദ്യാഭ്യാസമായാലും മുൻ രീതിയിൽ ഹെൽത്തി കാമ്പിറ്റീഷനു സന്ദർഭം ലഭിച്ചാൽ അതു ഭംഗിയായി മുന്നോട്ടു പോകും. മാത്രമല്ല ജനങ്ങൾക്കു കൂടുതൽ ഉപകാരപ്രദവുമായിരിക്കും.

MR. J. T. MORAES: Sir, some months back we happened to read in the newspapers regarding the shipping of some Japanese and Formosean repatriants from Australia. The capacity of the ship was about 7,000 and an additional number of 3,000 people had also to be shifted and the authorities in the port of Australia immediately informed the Central Government of the fact. But somehow the ship was allowed to sail and that ship was called the 'Hell Ship.' After two days that ship was called back and another ship was engaged. If that ship was called the 'Hell Ship' I can without any doubt call every Transport bus except the Express Bus that plies in Travancore as a 'Hell Bus.' Sir, I have travelled in these buses and I have personal experience along with my many friends the great inconveniences that we are put to. Once I was literally choked when I boarded a bus at Quilon. Of course, I had received what is called a ticket. I was given the first seat. But the number that came along was so many. There were people behind and before me and there was absolutely no breathing space so much so that I had to cry out to the Conductor who turned a deaf ear. There was also an Inspector on the platform. That man happened to come from Trivandrum and so he knew me. But his sympathy as a mere smile and again more people came in. Somehow or other I was able to come to Trivandrum. But I got down, I found that all my limbs were paining. These experiences have been recounted. Of course, there is scarcity of buses. As Mr. Nataraja Pillai pointed out there is a service conducted here for which the Transport Department has not intended and the number of buses which are being used for that service could have been easily used for taking passengers. Another reason is that the Transport Department is operating routes which could have been easily left to private agencies. When they find that there are not sufficient number of buses, why should they take over other routes? When they are not able to run routes properly on which they are operating, what is the necessity of taking over more routes?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Another point which I would place before you is the behaviour of the subordinates of the Department. As honourable members have pointed out, their behaviour is anything but desirable. When we ask for information they are not given.

PRESIDENT: We have now gone through the list of cut motions with regard to the administrative management. We now come to the capital outlay. I have received many requests from members who have not sent up cut motions for a chance to speak. So I shall give every honourable member two minutes each. Honourable members will express their opinion as to how the rest of the cut motions could be disposed of. Shall I call the names of those members who have not sent up cut motions?

RAO SAHIB A. K. BHASKAR: Members who have not given their names may also be asked to speak.

PRESIDENT: There are 17 minutes more. The discussion of the demand will finish at 3-10. It is now 3 minutes to 3.

MR. V. SREEDHARAN PILLAI *(Kalkulam cum Vilavancode)*: സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചു എന്തെങ്കിലും രണ്ടു വാക്കു പറയാതെ നാട്ടിൽ ചെന്നാൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിൽ സവാരിചെയ്യുന്നതിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അസുഖത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ ദോഷാസ്വാസ്ഥ്യം അവർ ഉണ്ടാക്കുമെന്നുള്ളതിൽ രണ്ടുപക്ഷമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ ചിലകായ്മുങ്ങളിലേക്ക് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയെ ആകർഷിക്കാൻ ഞാൻ നിർബന്ധിതനായിരിക്കുന്നു. ആദ്യമായി എനിക്കു പറയാനുള്ളതു് ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകളെ സീറിംഗ് അറേൻജുമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചാണു്. അതിനെക്കുറിച്ചു എനിക്കു കൂടുതലായി ഒന്നും പറയാനില്ല. അങ്ങു് അതിനെ ഒന്നു കണ്ടാൽ മാത്രം മതി. ജീവനോടുകൂടി മനുഷ്യനു യാത്രചെയ്യണമെങ്കിൽ ഈ അറേൻജുമെൻറു് ഒന്നു മാറണം; ഈ ആഴികളും ആണികളും ഒന്നു മാറണം. നമ്മുടെ നാട്ടുകാർ ഈ മാതിരി വണ്ടികളിൽ മാത്രമേ യാത്രചെയ്യാറുള്ളു. അതിൽ ഇരുന്നു ശ്വാസവായു ശ്വസിക്കാൻ കൂടി നിവൃത്തിയില്ലാത്തതരത്തിലാണു് വണ്ടിയിലെ തിക്കും തിരക്കും. ഈ സീറിംഗ് അറേൻജുമെൻറുകൊണ്ടു വലിയ വൈഷമ്യങ്ങൾ ഉണ്ടു് ബസ്സുകളുടെ കുറുകെകൊണ്ടാണു് ഇങ്ങനെ സംഭവിക്കുന്നതെന്നു പ്രസിഡൻറു് അവർകൾ പറഞ്ഞു. വിഷമം ഞങ്ങൾക്കു മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. പക്ഷേ പലകയ്ക്കു് കുഷ്യൻ ഇടാൻ തോൽ വേണ്ടാ. തോൽ സുലഭമായി കിട്ടുന്നതുവരെ തൽക്കാലത്തേക്കു ചാക്കായാലും മതി. ചകരി വച്ചു് അടയ്ക്കാം. ചകരിക്കു് ഈ നാട്ടിൽ ക്ഷാമമില്ല:

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. V. Sreedharan Pillai]

രണ്ടുമതായി എനിക്കു പറയാനുള്ളത് മാവർ ക്രൗഡിംഗിനെക്കുറിച്ചാണ്. അതിന് ഒരു ഉദാഹരണം മാത്രം പറയാം. ഒരാളേ ഇക്കാലത്തു കൊല്ലണമെങ്കിൽ ഒരു പ്രയാസവുമില്ല. നാഗരുകോവിൽനിന്നും ഒരു ടിക്കറ്റെടുത്തു ട്രാൻസ്പോർട്ടു ബസ്സിൽ കയറി തിരുവനന്തപുരത്തെത്തുമ്പോൾ അയച്ചാൽമതി. തിരുവനന്തപുരത്തു ചെല്ലുമ്പോൾ ചത്തു നിൽക്കും. (Laugher)

RAO SAHIB A. K. BHASKAR : ആരെങ്കിലും ഒരാൾ അങ്ങിനെ ചത്തതായി പറയാമോ? (President's Bell.)

MR. K. R. NARAYANAN : സർ, ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെക്കുറിച്ചു പല പരാതികളും ഉണ്ട്. അതു ഞാൻ വിസ്മരിക്കുന്നില്ല. പരാതികൾ പരിഹരിക്കുവാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തു പരിഹരിക്കുക. അല്ലെങ്കിൽ പരിഹരിപ്പിക്കുക. എനിക്കു പറയാനുള്ളതു ഒരൊറ്റ പായിൻറ് മാത്രമാണ്. ഒരു കാരണവശാലും ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറ് പ്രൈവറ്റു വ്യക്തികൾക്കു കൊടുക്കുകയോ, കമ്പനികൾക്കുകൊടുക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടില്ല. അതു തത്ത്വത്തിനതന്നെ എതിരാണ്. ഫ്രഞ്ചുകാർ ഞങ്ങളുടെ മുമ്പാകെ ഈ പ്രശ്നം കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ പല വ്യക്തികളുടേയും വിരോധം സമ്പാദിച്ചു ഏകകണ്ഠമായി ഞങ്ങൾ അഭിപ്രായപ്പെട്ടതു ഒരു പുതിയ പദ്ധതിയിലേക്ക് ഗവണ്മെൻറു കാലുവയ്ക്കുന്നു എന്നു കരുതി ഈ വ്യവസായം മാത്രമല്ല, അതുപോലെയുള്ള മറെറല്ലാ വ്യവസായങ്ങളും സ്റ്റേറിൻറെ ശ്രേയസ്കരമായ പുരോഗതിക്കുവേണ്ടി ഗവണ്മെൻറു ഏറെറടുക്കണം എന്നാണ്. ഇംഗ്ലണ്ടിൽ കൽക്കരിവ്യവസായം ഗവണ്മെൻറു ദേശീയമാക്കിയപ്പോൾ, ഹൈദരാബാദിൽ സ്റ്റേറുവ്യവസായം നാഷണലൈസുചെയ്തപ്പോൾ, സെൻട്രൽ പ്രാവിൻസിൽ ടാം വേ നാഷണലൈസു ചെയ്തപ്പോൾ, നാം ഇന്നു ഒടിപോലും പിൻപോട്ടുപോകുവാൻ പാടില്ല. (President's Bell.)

MR. CHAZHIKKATTU JOSEPH : സർ, ഇന്നലെ പ്രാഥമികവിദ്യാഭ്യാസത്തെ സംബന്ധിച്ചു പ്രസംഗിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന അവസരത്തിൽ നാലഞ്ചു പേർ എൻറെ പേരുപറഞ്ഞു എന്നെ പരസ്യമായി ആക്ഷേപിച്ചു പ്രസംഗിച്ചു. അതിനു മറുപടി പറയാൻ സമയം തരണമെന്നു ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിച്ചപ്പോൾ അങ്ങ് അതു അനുവദിച്ചില്ല. തൽമൂലം ഇപ്പോൾതന്ന അവസരത്തിനു നന്ദി പറഞ്ഞുകൊണ്ടു ഞാൻ ഒന്നും പറയുന്നില്ല.

RAO SAHIB A. K. BHASKAR : സർ, ഈ വിമർശനത്തിൽ പങ്കെടുക്കുവാൻ എനിക്കൊരവസരം തന്നതിനു ഞാൻ പ്രത്യേകം നന്ദി പറ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യുന്നു. ഇന്നു നമ്മുടെ ഗവണ്മെൻറിന്റെ അഭിമുഖ്യത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനാൽ നടത്തിവരുന്ന ബസ്സുകളിൽ ഓവർലോഡിംഗ് വളരെ അധികമാണു. അതുകൊണ്ടു് യാത്രക്കാർ നിത്യവും അനുഭവിക്കുന്ന ബുദ്ധിമുട്ടുകൾക്കും ക്ലേശങ്ങൾക്കും ഒരു കയ്യും കണക്കുമില്ല. ഈ ഓവർലോഡിംഗ് കൊണ്ടാണു് ബസ്സിന്റെ ലൈഫ് നഷ്ടപ്പെടുന്നതെന്നു് നാം മനസ്സിലാക്കണം. ഒരു ബിസിനസ്സ് പോയിന്റു് ഓഫ് വ്യൂ അനുസരിച്ചു നോക്കുന്നപക്ഷം ഓരോ വണ്ടിക്കും എന്തു ലോഡിംഗ് കപ്പാസിറ്റി ഉണ്ടെന്നു അതിന്റെ നിർമ്മിതാക്കൾ വണ്ടിയിൽ തന്നെ എഴുതീട്ടുണ്ടു്. അതിനു വിപരീതമായി വണ്ടികളിൽ കൂടുതൽ ആളുകളെ കയറുന്നതുകൊണ്ടാണു് വണ്ടി കേടുവന്നു വഴിയിൽ കിടക്കുന്നതു്. ഇതു ഒരു സാധാരണമായി തീർന്നിട്ടുണ്ടു്. നമുക്കു് കുറെ ഏറെ ലാഭം പെട്ടെന്നു ഉണ്ടാക്കുവാൻവേണ്ടി ആളുകളെ കൂടുതൽ കയറുന്നു. തന്നിമിത്തം ധാരാളമായി ബ്രേക്കു് ഡൗൺസ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഈ ഏർപ്പാടുകൊണ്ടു് കാലാന്തരത്തിൽ മുതലിനു നഷ്ടവും ആവശ്യത്തിനു ബസ്സ് ഇല്ലായ്മയും വന്നുചേരുന്നു.

MR. N. RAMAMURTI: I am thankful to the honourable members of this House for the various suggestions they have made and I do admit that there are great difficulties experienced by the passengers. In rising to move ior the grant, I myself confessed that there is a lot of inconvenience caused to passengers due to over-crowding and that the service is not very good. But I would explain the position and endeavour to meet the criticisms that have been made.

I have already stated that there is shortage of vehicles. The number of passengers has now increased from 94 lakhs to 140 lakhs, which is nearly 50 per cent. To cater to this 50 per cent increase we have had an increase of only 30 buses. Mr. P. S. Nataraja Pillai has pointed out that we are operating lorry services instead of operating passenger services with these vehicles, but that is not correct. The lorry services have been in existence and added to for the new Pallivasal Hydro Electric Scheme and except this, we have not started a new lorry service. The present lorries that are operating for the food grains department belong to the Government.

With regard to shortage of vehicles and the increase in the number of passengers, as I have already stated, we are getting 110 vehicles and I expect to put 100 of them on the roads and without making a definite promise, I feel I can confidently say that these buses would be on the roads by December 1946, and I hope that by that time, all the inconvenience would be reduced.

The next point that I would like to mention is about the leaking roofs of the buses. Many questions were asked as to why this could not be remedied. I can tell the honourable House that some

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[N. Ramamurti:]

time ago the Government of India removed the control on steel and due to this removal, all the steel has gone into the black market. None of the firms whom we have addressed have even acknowledged our letters. Nor have they said as to when they could supply us with the material.

MR. K. A. MOHAMED: May I know when the Government of India lifted this ban?

MR. N. RAMAMURTI: In March 1946. Before that period we did have a small quantity of steel and we have been replacing the roofs at the rate of 4 for every fortnight.

Another point which I would like to mention is that the design of the buses has been slightly altered with flat roofs and I am sure some of the honourable members would have noticed this. The designs with the rounded roofs have not withstood the leak for more than three months, whereas the flat roofed buses will stand leaks for more than a year or even two years. All these modifications are being brought about, and I can assure the hononrable members that as far as possible we will do our best to set things right.

So far as the question of seats is concerned, I would like to mention that I am responsible for those seats. We have a lot of difficulty in getting good quality leather or even ordinary leather. We tried various places and eventually we were able to get a small quantity of leather from Trivandrum which we are using for the Express Buses. Then in a magzine, I found that buses in London are being provided with a kind of batten seats. The only difference I feel now,—I confess the point—is that the battens used in England are made of willow and are very flexible and soft. We thought we could try this experiment with teak, but I found that there was a lot of breakage by using the thin teak. That has been replaced by using a thick one which obviously is causing all this inconvenience.

MR. A. P. UDAYABHANU: It is as good as whipping. *(Laughter.)*

MR. N. RAMAMURTI: I am proposing therefore in the 110 buses to introduce a change and I am glad to announce that in one of the new express buses that we are bringing out, we are using sponge rubber cushions.

MR. J. T. MORAIS: May I know when these buses can be expected on the roads?

MR. N. RAMAMURTI: As I have already stated, by December 1946.

I next come to the point regarding Parur-Alwaye line, a point which Mr. Madhavan raised. I can assure the honourable members that I have not been aware till this date that the present operators there are operating the service at 8 annas per trip. My information has been that it was only at the 6 annas rate. These arrangements to reduce the number of express services and to augment private services were done in consultation with the State Motor Transport

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Controller who is the statutory authority for all these Regulations on routes. I understand that there is a complaint and I propose therefore to investigate into this matter and I can assure the honourable members that everything that is necessary will be done to augment the services on that route and to increase the number of buses also, if necessary.

There was another point raised regarding the suggestion that we should not extend the transport services until we had satisfied the demand on the existing routes. That, as I have already stated, will be the primary responsibility of the department. They will not extend the services in the near future until they are convinced that the traffic demands in all the routes that are now being operated by the Transport Department have been fully met. This has been mentioned very strongly at the Advisory Committee meeting and the recommendation has also been sent to Government. The Government have since approved of that recommendation.

One honourable member suggested that we should introduce tram lines in the town. The Electrical Department and the Transport Department are jointly considering the proposal for the introduction of Trolly buses and not tram lines in the town of Trivandrum. This, I hope, will come into being in about five years' time when materials and vehicles will become available.

With regard to the question of overloading, it has been alleged by some honourable members that this has been brought about willingly by the department. I would like to say that it is not so. The Transport Department has tried its best both by publicity, by enhancing what are called the minimum fares and by reducing certain stoppages on the routes to eliminate short distance traffic, to prevent overloading. Further the 'travel less' publicity has also been tried.

MR. A. P. UDAYABHANU: Is not this very overloading one of the ways of propaganda against travelling?

MR. N. RAMAMURTI: It is. My question is that people, instead of being crushed to death during their travel from Nagercoil to Trivandrum and back, as was suggested by one honourable member, might very well abstain from travelling in the buses.

MR. V. SREEDHARAN PILLAI: Can he suggest any other alternative to travel?

MR. N RAMAMURTI: Unless there is absolute necessity, people need not travel. Not that I am saying that we cannot provide facilities for them but.....

MR. V. SREEDHARAN PILLAI: May I know whether it is a luxury to travel by transport bus?

MR. N. RAMAMURTI: It is not. My point is that the department is not enforcing the people to travel in the buses.

With these remarks, I hope Sir, that Mr. Madhavan will be kind enough to withdraw his cut motion.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. S. MOHAMED: Under this motion several issues were raised and we are in a dilemma on what issue we should vote.

PRESIDENT: Once a motion for reduction of total allotment under a general policy is given, a vote on that means a vote of want of confidence in the department. That is definite. One point relating to the individual cut is, if moved, that those particular points are negatived or assented, but if a total cut is moved and passed, it means a vote of want of confidence in the department on the part of the House.

The motion was put to vote and lost.

RAO SAHIB A. K. BASKAR: I demand a poll.

A poll was taken with the following result:—

AYES 19.

1. Mr. T. K. Narayana Pillai
2. ,, J. T. Morais
3. ,, Chazhikkattu Joseph
4. ,, P. K. Kuriakose
5. Sahib Bahadur K. A. Mohomed
6. Mr. G. Parameswaran Pillai
7. ,, A. P. Udayabhanu
8. ,, P. S. Nataraja Pillai
9. ,, K. A. Mathew
10. ,, K. T. Michael
11. Mr. P. M. Varghese
12. ,, V. I. Idiculla
13. ,, P. Kochukrishna Pillai
14. ,, E. K. Madhavan
15. ,, P. O. Thomas
16. ,, V. Sreedharan Pillai
17. ,, Theroor S. Muthukaruppa Pillai
18. ,, P. Karunakara Thandar and
19. ,, V. S Krishna Pillai

NOES 33.

1. Rajyasevaniratha S. Chattanatha Karayalar
2. Mr. Kadakkavoor P. Madhavan
3. ,, R. Madhavan Nair
4. ,, V. K. Velappan Nair
5. Rao Sahib A. K. Bhaskar
6. Mr. K. G. Kesavan Nair
7. ,, P. S. Gopala Pillai
8. ,, V. Gangadharan Nair
9. ,, M. K. Nilakantan
10. ,, K. Sukumaran
11. ,, V. Madhavan
12. ,, M L. Janardhana Pillai
13. ,, K. R. Narayanan
14. ,, P. S. Mohamed
15. ,, M. R. Ramakrishna Pillai
16. ,, N. D. Parameswaran Namboodiri
17. ,, S. Thiraviam Nadar
18. Mr. C. S. Lekshmana Aiyar
19. ,, P. C. Adhichan
20. ,, P. R. Atchuthan
21. ,, M. K Chandrasekhara Bhattathiri
22. ,, Brahmapuram P. Yesudian
23. ,, T. T. Kesavan Sastri
24. ,, C. Kumara Das
25. ,, S. Narayana Aiyar
26. ,, N. Ramakrishna Pillai
27. ,, K G. Kunjukrishna Pillai
28. Rajyasevapravina Dr. K. L. Moudgill
29. Mr. V. Ramanuja Aiyangar
30. ,, Joseph John
31. ,, N. Ramamurti
32. ,, K. Madhava Kurup
33. Dr. S. John

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

NEUTRAL 2.

1. Mr. K. Balakrishna Menon
2. ,, P. K. Kunju

The demand was passed and the grant was made.

MR. A. P. UDAYABHANU: I request that Demand XXXIV be taken.

PRESIDENT: I gave full opportunities to the honourable members to move for a change and I gave a day's time for it. Honourable members have given their notices. It is all over. I have no objection, however, if honourable members are now prepared for a change. But Supposing that demand is taken up, the honourable member in charge of it must be prepared for it.

DEMAND XXII—CO-OPERATIVE DEPARTMENT.
Rs. 2,46,273.

MR. K. MADHAVA KURUP: I beg to move that Government be granted a sum of Rs. 2,46,273. under Demand XXII—Co-operative Department.

MR. P. S. GOPALA PILLAI : കോ ഓപ്പറേറീവ് ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിന്റെ നയത്തേപ്പറ്റിയും ഭരണപരമായ പരിഷ്കാരങ്ങളേപ്പറ്റിയും പ്രതിപാദിക്കുന്നതിനും ചില പ്രായോഗിക നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുന്നതിനുമായി ഞാൻ ഈ ഉപക്ഷേപം അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

സഹകരണപ്രസ്ഥാനം നമ്മുടെ രാജ്യത്തു കാലൂന്നിയിട്ടു വളരെ കാലമായി എങ്കിലും അതർഹിക്കുന്ന തോതിൽ വളർന്നിട്ടില്ലെന്നുള്ളതു് ഒരു പരമാർത്ഥമായിരിക്കെ കുറഞ്ഞൊരു കാലമായി ഈ പ്രസ്ഥാനത്തെ ജനകീയ സഹകരണത്തോടുകൂടി പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ചു് വിജയിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ഗവണ്മെൻറിന്റെ സന്നദ്ധത പ്രകടമാക്കിക്കാണുന്നതു വളരെ ചരിതാർത്ഥ്യജനകമാണു്. ഇപ്പോൾ തന്നെ ഗവണ്മെൻറിന്റെ കാർഷികപരിപാടികളിൽപ്പെടുന്ന യുദ്ധാനന്തരസംവിധാനപ്രസ്ഥാനങ്ങൾ, ഗ്രാമോദ്ധാരണപ്രവർത്തനങ്ങൾ, പരിഷ്കൃത കൃഷിസമ്പ്രദായപദ്ധതികൾ, കുടിൽവ്യവസായങ്ങൾ മുതലായവ പ്രാദേശികപ്രാപ്തിക്രമം കഴിവിനും അനുസരിച്ചു് സാമാന്യജനങ്ങളുടെ സഹകരണത്തോടും പ്രോത്സാഹനത്തോടും കൂടി ജനക്ഷേമകരമായി പ്രവർത്തിച്ചു രാജ്യനന്മ ഉളവാക്കുന്നതിനു് ഈ പ്രസ്ഥാനത്തിനു മാത്രമേ ഭാവിയിൽ സാദ്ധ്യമാകാനിടയുള്ളൂ. ഭക്ഷ്യധാന്യവിതരണം മുതലായവ ഈ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ വഴി നടപ്പിൽവരുത്തുന്നതിനുതന്നെ ഗവണ്മെൻറു് ആദ്യം സന്നദ്ധമായതിൽനിന്നും ഈ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ മഹാനിയതയും കഴിവുകളും ഗവണ്മെൻറു് അംഗീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞുവെന്നു് സ്പഷ്ടമാകുന്നുണ്ടു്. ഈ പ്രസ്ഥാനത്തെ നിയന്ത്രിച്ചു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly